

⑤1 Int. Cl. 3 = Int. Cl. 2

Int. Cl. 2:

B 60 N 1/02

⑯ BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DEUTSCHES



PATENTAMT

DE 28 49 272 A 1

⑩

Offenlegungsschrift

28 49 272

⑪

Aktenzeichen: P 28 49 272.0

⑫

Anmeldetag: 14. 11. 78

⑬

Offenlegungstag: 29. 5. 80

⑭

Unionspriorität:

⑮ ⑯ ⑰

⑮

Bezeichnung:

Antrieb für eine drehbare Sitzbedienungseinheit eines Nutzfahrzeuges

⑯

Anmelder:

Daimler-Benz AG, 7000 Stuttgart

⑰

Erfinder:

Göbel, Hans, Dipl.-Ing.; Niessner, Othmar, Dipl.-Ing.; 7560 Gaggenau

DE 28 49 272 A 1

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Stuttgart-Untertürkheim

Daim 12 289/4
9.11.1978

Ansprüche

1. Antrieb für eine vorzugsweise im Fahrerhaus eines Nutzfahrzeuges angeordnete drehbare Sitzbedienungseinheit, dadurch gekennzeichnet, daß der Antrieb mit der Sitzbedienungseinheit (1) fest verbunden ist und daß eine Antriebsscheibe (8) des Antriebs sich an dem im Fahrerhaus ortsfest angeordneten Übertragungselement (9) abwälzt.
2. Antrieb für eine drehbare Sitzbedienungseinheit, unter der ein Kranz fest angeordnet ist, der gemeinsam mit einem gleichachsigen und fahrerhausfest angeordneten Kranz eine Dreheinrichtung bildet, dadurch

g e k e n n z e i c h n e t , daß der Antrieb offen ausgebildet ist, derart, daß die freien Enden des Übertragungselementes (9) an dem fahrerhausseitigen Kränz (4) so befestigt sind, daß die Anordnung der Befestigungen eine Drehung der Sitzbedienungseinheit (1) um 180° zuläßt.

3. Antrieb nach Anspruch 1 und 2, d a d u r c h g e -
k e n n z e i c h n e t , daß das Übertragungsele-
ment (9) als Keilriemen ausgebildet ist.

4. Antrieb nach den Ansprüchen 1 bis 3 , d a d u r c h
g e k e n n z e i c h n e t , daß der fahrerhausfest
angeordnete Kränz (4) gleichzeitig Gegenscheibe für
den Antrieb ist.

11 - 3 - 70

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Stuttgart-Untertürkheim

Daim 12 289/4

Antrieb für eine drehbare Sitzbedienungseinheit
eines Nutzfahrzeuges

Die Erfindung bezieht sich auf einen Antrieb für eine vorzugsweise im Fahrerhaus eines Nutzfahrzeuges angeordnete drehbare Sitzbedienungseinheit.

Mit dreh- und antriebbarer Sitzbedienungseinheit wird eine Anordnung eines Fahrersitz bezeichnet, welcher auf einer drehbaren Plattform eines mit Arbeitsgeräten auszurüstenden Fahrzeuges angeordnet ist. Die Sitzbedienungseinheit umfaßt auch das Lenkrad sowie die Bedienungshebel, das Fußbremspedal, Kupplungspedal, den Fahr Fußhebel u.v.m.

Um den Fahrer nicht unnötig zu belasten, wurde für die schwere Sitzbedienungseinheit, die um konstruktiv festgelegte Winkel verschwenkbar ist, ein Antrieb vorgesehen.

Der Erfindung liegt nunmehr die Aufgabe zugrunde, gegenüber den bekannten angetriebenen Drehplattformen verschiedener Bauart einen Antrieb zu schaffen, dessen Herstellung und Anwendung geringe Kosten erfordert, bei dem ferner im Falle eines Schadens am Übertragungselement keine Probleme hinsichtlich des Ersatzes des schadhaften Teiles auftreten.

Die Aufgabe wird gemäß der Erfindung dadurch gelöst, daß der Antrieb mit der Sitzbedienungseinheit fest verbunden ist und daß eine Antriebsscheibe des Antriebes sich an dem im Fahrerhaus ortsfest angeordneten Übertragungselement abwälzt,

Drehbare Sitzbedienungseinheiten sind üblicherweise mit einem Kranz versehen, der gemeinsam mit einem gleichachsig und fahrerhausfest angeordneten Kranz eine Dreheinrichtung bildet. An einer solchen Ausführung wird in vorteilhafter Weise vorgeschlagen, daß der Antrieb offen ausgebildet ist, derart, daß die freien Enden des Übertragungselementes an dem fahrerhausseitigen Kranz so befestigt sind, daß die Anordnung der Befestigungen eine Drehung der Sitzbedienungseinheit um 180° zuläßt.

In bevorzugter Ausführungsform der Erfindung kann das Übertragungselement als Keilriemen ausgebildet sein.

Wird als Übertragungselement dieser offene Keilriemen verwendet, so wird neben einem geringen Kostenaufwand sowie weitgehender Wartungsfreiheit auch eine der Sicherheit Rechnung tragende Flexibilität im Antriebssystem

erreicht, da der Antrieb über Reibungsschluß und nicht über Formschluß arbeitet. Außerdem können Bautoleranzen auf einfache Weise besser aufgenommen bzw. ausgeglichen werden.

Als weiteres vorteilhaftes Merkmal ist vorgesehen, daß der fahrerhausfest angeordnete Kranz gleichzeitig Gegen- scheibe für den Antrieb ist.

Die Erfindung ist in der Zeichnung anhand eines Ausführungsbeispieles dargestellt und im folgenden näher beschrieben.

Im Fahrerhaus eines vorwiegend als Träger für Arbeitsgeräte vorgesehenen Nutzkraftfahrzeuges ist eine Sitzbedienungseinheit 1 drehbar angeordnet, die im wesentlichen einen Fahrersitz, eine Lenkvorrichtung und Bedienungseinrichtungen, z.B. Kupplung, Bremse, Fußgasregulierung sowie Bedienungsknöpfe und -hebel, umfaßt. Zwischen dieser Sitzbedienungseinheit 1 und dem Boden 2 des Fahrerhauses befindet sich eine als Wälzlager ausgebildete Dreheinrichtung 3, deren außenliegender Ring bzw. Kranz 4 mit dem Fahrerhaus und deren innenliegender Ring bzw. Kranz 5 mit der Sitzbedienungseinheit 1 fest verbunden ist. Gegebenenfalls können je nach Bau erfordernis die Kränze 4 und 5 nicht konzentrisch, sondern koaxial zueinander angeordnet sein.

Der für die Drehung bestimmte Antrieb 6 besteht aus einer an der Sitzbedienungseinheit 1 befestigten elektrischen Antriebseinheit 7 und einem die Antriebsriemenscheibe 8 mit dem als Gegenriemenscheibe ausgebildeten Kranz 5 verbindenden offenen Keilriemen 9. Dieser Keilriemen ist also kein Endlos-Keilriemen, sondern einer mit freien Enden, die an bestimmten Befestigungsstellen an dem Kranz 5 be-

2849272
Daim 12 289/4

festigt sind, um eine Drehung der Sitzbedienungseinheit um 180° von der Lage "in Fahrtrichtung" in eine neue Lage "entgegen der Fahrtrichtung" zu ermöglichen.

Bei der Fahrtrichtungsänderung von der Vorwärts- in Rückwärtsfahrt wird der Elektromotor der Antriebseinheit 7 eingeschaltet. Die sich drehende Antriebsriemenscheibe 8 wälzt sich dabei auf dem drehfesten Keilriemen 9 ab, bis die gewünschte Zwischenstellung oder die neue Endstellung der Sitzbedienungseinheit 1 erreicht ist.

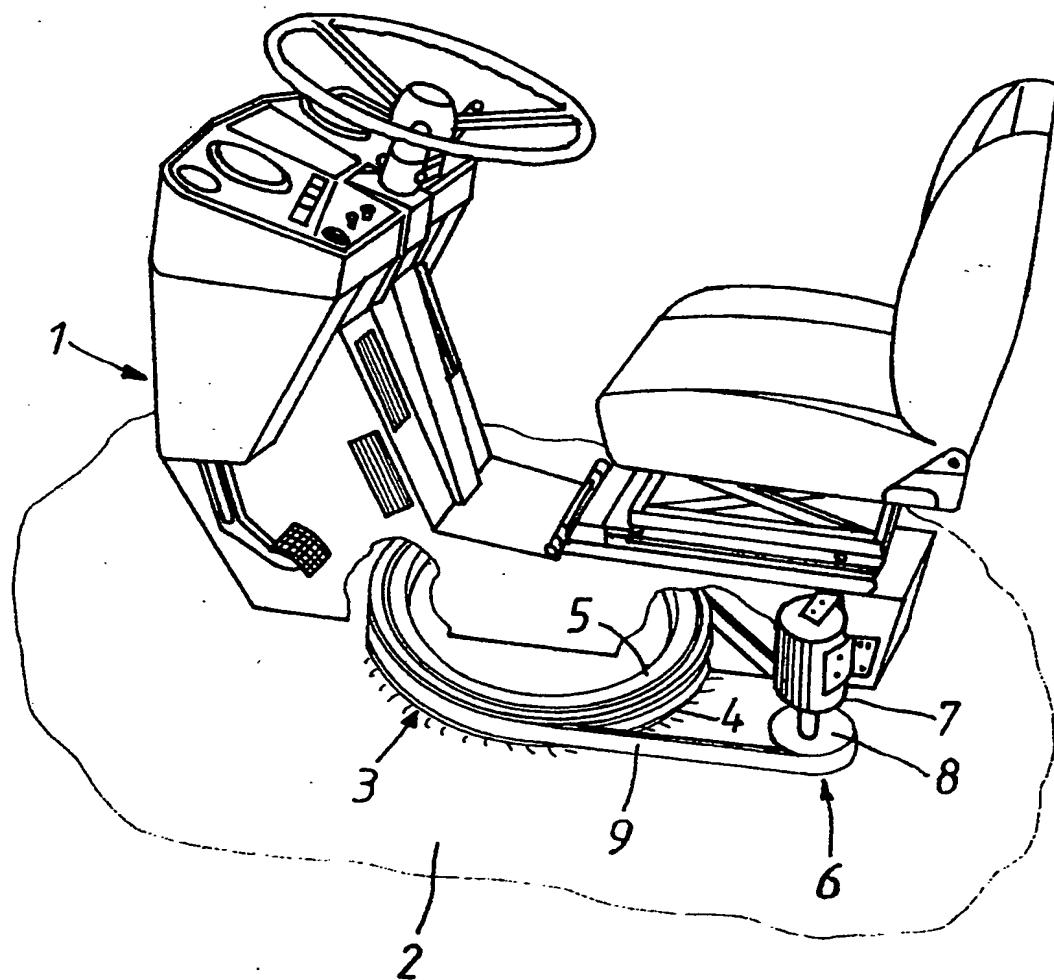
030022/0071

OPTO-PRINT A4 300

2849272

Nummer:
Int. Cl.2:
Anmeldetag:
Offenlegungstag:

28 49 272
B 60 N 1/02
14. November 1978
29. Mai 1980



030022/0071

ORIGINAL INSPECTED